

JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

ACTA DE LA SESIÓN N° 1.902

En Santiago, el lunes 14 de septiembre de 2020, a las 15:00 horas, por videoconferencia, se reúne la Junta de Aeronáutica Civil (JAC). La sesión es presidida por la Ministra de Transportes y Telecomunicaciones, señora Gloria Hutt, y cuenta con la asistencia de los Consejeros señores: Víctor Villalobos, Director General de Aeronáutica Civil; Claudia Carvallo, Directora Nacional de Aeropuertos; María Helena Lee, en representación del Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales; Alexis Michea y Carolina Simonetti, representantes designados por el Presidente de la República; y el Secretario General de la JAC, Martín Mackenna.

Asisten también en calidad de observadores: David Dueñas, Sebastián Flores, Juan Carlos Casanova y Mario Ite, de la Secretaría General de la Junta de Aeronáutica Civil.

La presidenta abre la sesión, agradeciendo la presencia de los asistentes y da la bienvenida al nuevo Secretario General de la JAC, don Martín Mackenna y a Carolina Simonetti, que se incorpora como miembro de la JAC.

1. APROBACIÓN ACTA DE LA SESIÓN N° 1.901 DE 10 DE SEPTIEMBRE DE 2019

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones somete a aprobación de los miembros del Consejo el Acta de la Sesión N° 1.901 de fecha 10 de septiembre de 2019, la cual es aprobada sin objeciones.

2. CUENTA DE LA SECRETARÍA GENERAL DE LA JUNTA DE AERONÁUTICA CIVIL

El Secretario General da cuenta de la gestión de la Secretaría General durante los meses de septiembre de 2019 y septiembre de 2020, mediante documento entregado a todos los miembros del Consejo. La cuenta incluye: (1) Transporte aéreo internacional: a) Negociaciones internacionales, b) Propuesta de Modificación del Reglamento de Licitación de Frecuencias Aéreas Internacionales, c) COVID-19: Res. JAC N° 280 de 2020 y apoyo a la importación de insumos médicos desde China; (2) Participación internacional; (3) Participación en tramitación de proyectos de ley; (4) Facilitación del transporte aéreo internacional: a) Comisión Nacional de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional, b) Comités FAL de aeropuertos nacionales, c) Actualización del Reglamento de Facilitación del Transporte Aéreo Internacional (enmiendas N°25 y N°26 al Anexo 9 del Convenio de Aviación Civil Internacional), d) Enmienda N°28 al Anexo 9 al Convenio de Aviación Civil Internacional, e) Mesa formulario SAG, f) Eliminación de cobro de tarjeta de turismo a Australia, g) Sitio Web "Derechos del Pasajero" y aplicación móvil "Pasajero Aéreo", h) Reclamos a líneas aéreas, i) Directorio de Claves Públicas de la OACI (PKD), j) Programa *Global Entry* de EE.UU., (5) Planificación y Estudios: a) Plan Estratégico del Transporte Aéreo, b) Derechos de embarque, c) Estadísticas; (6) Participación en instancias de trabajo interinstitucionales; y (7) Asuntos administrativos.

El Secretario General destaca que, en el mes de diciembre de 2019, la Secretaría participó en el *Air Services Negotiation Event 2019* de la OACI (ICAN 2019), que se



realizó en Jordania. En dicho evento se rubricaron los textos de nuevos acuerdos de servicios aéreos con Austria, Grecia, Chipre, Letonia, Mozambique y Jordania, y se firmaron Memorándums de Entendimiento con Colombia y Turquía. Se suscribió un nuevo acuerdo de servicios aéreos con Ruanda y se mantuvieron reuniones de trabajo y protocolares con EE. UU., Reino Unido, Singapur, Guatemala, España, Zambia y Cambodia. La negociación con Colombia fue particularmente importante, ya que se acordó liberalizar totalmente los derechos de tercera y cuarta libertad, y mejorar el régimen de quinta libertad tanto dentro de la Región como fuera de ella. Por su parte, con la autoridad aeronáutica de Turquía se resolvió dar vigencia provisoria al Acuerdo de Servicios Aéreos firmado en 2017, de modo que se permita a las compañías de ambos países comenzar a operar.

También destaca el lanzamiento del sitio web "Derechos del Pasajero" y la aplicación móvil "Pasajero Aéreo", que consolidan información relativa a los derechos del pasajero y las recomendaciones asociadas a la pandemia de Covid-19.

Por último, se refiere a la Resolución N° 280 de 25 de marzo de 2020, que estableció como medida excepcional para la aprobación del arribo al territorio nacional de vuelos no regulares de pasajeros, la obtención de un permiso especial emitido por el Ministerio de Relaciones Exteriores. Esta medida, cuya vigencia fue renovada en dos ocasiones, tuvo por finalidad contribuir a un mejor control del ingreso de personas al país en el marco de la emergencia sanitaria y facilitar la repatriación de chilenos varados en el extranjero.

La cuenta es aprobada sin objeciones.

3. DECLARACIÓN DE INCOBRABILIDAD DE TASAS Y DERECHOS AERONÁUTICOS.

El Secretario General indica que de conformidad con lo previsto en el artículo 11 de la Ley N° 16.752, las tasas y derechos aeronáuticos atrasados podrán ser declarados incobrables por acuerdo de la JAC. La DGAC solicitó declarar incobrables deudas por tasas y derechos aeronáuticos detallados por medio de dos oficios enviados en los meses de octubre y diciembre de 2019, el primero por un total de \$1.463.954 y el segundo por un total de \$638.620, por haber agotado los medios razonables a su alcance para recuperar lo adeudado.

Agrega que se recibió en la Secretaría un tercer oficio en el mes de setiembre de 2020 para condonar intereses, el que quedará pendiente para la próxima sesión de la JAC.

SE ACUERDA:

Declarar incobrables las deudas descritas anteriormente, en conformidad a lo dispuesto en el artículo 11 de la Ley N° 16.752.

4. COVID-19: IMPACTO EN LA INDUSTRIA Y DESAFÍOS PARA LA RECUPERACIÓN.

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones explica y fundamenta la necesidad de proponer una estrategia para la recuperación del transporte aéreo en coordinación principalmente con el Ministerio de Economía y el Ministerio de Salud, para que los pasajeros recuperen la confianza en este modo de transporte.



Al respecto, el Secretario General expone que el día 11 de marzo de 2020, cuando la OMS definió al COVID-19 como una pandemia, los Estados comenzaron a tomar medidas que restringieron la movilidad de las personas para detener la propagación del virus. Esto tuvo un impacto inmediato en los viajes y, por lo tanto, en la industria aérea y el turismo en general. En su último informe, la OACI estima que el impacto del COVID-19 en la industria aérea mundial generará pérdidas entre USD\$355 mil millones y USD\$ 392 mil millones en 2020. En el mundo, durante las primeras semanas de abril, se canceló un 80% de las operaciones aéreas. La OACI estima que la reducción de las operaciones mundiales será entre 47% y 52% en comparación al año 2019, siendo nuestra Región una de la más afectadas.

El impacto de esta crisis es mucho mayor que crisis anteriores, llevando el tráfico aéreo a cifras de los años ochenta o noventa. Aún no hay certeza respecto a la magnitud de la caída y el tiempo necesario para la recuperación.

En cuanto a las restricciones en Chile para vuelos internacionales se encuentran vigentes el Decreto N°102 del Ministerio del Interior y la Resolución Exenta N° 591 del MINSAL. Conforme a ellos, sólo pueden ingresar al país los chilenos y extranjeros con residencia en Chile. En todos los casos, los pasajeros deberán someterse a la Aduana Sanitaria, donde deberán presentar una declaración jurada, disponible en www.c19.cl, y cumplir con aislamiento preventivo obligatorio de 14 días en el primer punto de ingreso a Chile.

En cuanto a las restricciones en Chile para vuelos domésticos, sólo pueden abordar un vuelo quienes acrediten que el viaje obedece a retorno a su residencia permanente, fines laborales esenciales o críticos, hora médica ineludible, fallecimiento de familiar directo o mudanza, en todos los casos previo control sintomatológico.

Debido al cierre de fronteras, cierres de aeropuertos o restricciones a la migración en la mayoría de los países, se provocó una gran cantidad de cancelaciones de vuelos que produjo que muchos chilenos perdieran sus alternativas de regreso. Para organizar el retorno de chilenos en el extranjero el Ministerio de RR.EE. se coordinó con los operadores y los consulados en distintas ciudades. Por su parte, la JAC dictó la Resolución Exenta N° 280/2020 para establecer la obligación de que los vuelos no regulares pusieran los asientos hacia Chile a disposición de Cancillería para efectos de la repatriación, evitando la llegada de aviones vacíos al país.

En cuanto al impacto del Covid-19 en la industria aérea nacional, en Chile, desde la segunda quincena de marzo, hubo una caída del 40% del tráfico de pasajeros. Entre abril y junio la caída es del 94 % en pasajeros transportados. Sin embargo, en el mes de agosto, los pasajeros transportados cayeron un 91,2% respecto a agosto del 2019, lo que refleja una leve mejoría respecto de los meses anteriores. Por otra parte, si comparamos los resultados acumulados, enero 2020 a agosto 2020, los pasajeros transportados cayeron un 58,9% respecto al mismo periodo del año anterior. Respecto a la carga, durante el mes de julio cayó un 10,1% respecto a julio del 2019, y en términos acumulados, ha caído un 8,4% en comparación al año anterior.

Respecto al impacto del Covid-19 en la conectividad nacional, en el mes de mayo se perdió la conectividad regular con capitales regionales como Copiapó y Valdivia. También se anunció la cancelación de las frecuencias a Balmaceda, pero se logró mantener un vuelo semanal a través de gestiones con las líneas aéreas. Actualmente, en varias rutas hay menos de un vuelo diario con conexión en Santiago y se perdieron rutas interregionales que operaban en julio del año pasado.



Por último, se produjo un quiebre en la tendencia de crecimiento. El transporte de pasajeros había crecido 9,7% en promedio en los últimos 10 años. Para 2020 se redujo el crecimiento esperado en un 70%. Se espera que en diciembre de 2024 los pasajeros transportados alcancen el nivel de diciembre de 2019. Tomará varios años alcanzar el valor proyectado previo a la pandemia asumiendo que se controlará y que gradualmente volverán los viajes.

A pesar de la brusca caída que se produjo en la semana dieciséis del año, ya en la semana treinta y seis, que corresponde a septiembre, se ha visto un incremento en las cifras, es por esto que se generan desafíos para la reactivación. Por lo anterior, la estrategia se debe desarrollar en distintos ámbitos.

En materia sanitaria, el uso obligatorio de mascarillas a bordo, aduana sanitaria 2.0, pasaporte sanitario 2.0 e incorporación de tecnología en la revisión de sintomatología. En el ámbito migratorio aún no existe un listado de países seguros, corredores aéreos o burbujas, que son grupos de países en los que se homologan criterios; tampoco tenemos aduana sanitaria de salida. En el ámbito operacionales, se incluye el protocolo DGAC REX. N° 08/ 0/0210/0720. Por su parte, las líneas aéreas han implementado separación de vuelos y restricciones de ingreso a terminales. En el ámbito comercial, las líneas aéreas han implementado políticas de flexibilidad para cambio de pasajes y entrega de vouchers. En el ámbito económico existen solicitudes de posponer pago de impuestos y tasas y de reducir impuestos o tasas. Por último, es importante comunicar a los pasajeros las medidas que se adopten para devolver la confianza de los consumidores en el transporte aéreo.

SE ACUERDA:

Encomendar a la Secretaría General de la JAC generar un plan o estrategia para la recuperación del transporte aéreo y circularla a los consejeros para sus comentarios.

5. ESTRATEGIA DE NEGOCIACIÓN DE ACUERDOS DE SERVICIOS AÉREOS

La Ministra de Transportes y Telecomunicaciones indica que a solicitud de la Subsecretaría de Relaciones Económicas Internacionales se acordó en la Sesión N° 1.901 que la Secretaría General de la JAC presentaría la estrategia de negociación de acuerdos de servicios aéreos.

El Secretario General explica que en el escenario actual las autoridades aeronáuticas de los países están analizando como continuarán sus negociaciones. Este año estaban planificadas dos negociaciones importantes, con Francia y Alemania, que se encuentran suspendidas y se espera poder retomar en el corto plazo.

En términos generales, las negociaciones de servicios aéreos tienen como antecedente el Convenio de Chicago que reconoce a los estados soberanía plena y exclusiva sobre el espacio aéreo situado sobre su territorio y establece que ningún servicio aéreo regular puede operarse sobre un territorio sin el permiso o acuerdo especial de ese Estado. Por lo anterior, los Estados negocian acuerdos de servicios aéreos bilaterales y multilaterales. Explica los derechos de tráfico y hace presente que Chile tiene abierto unilateralmente el cabotaje.

A nivel multilateral, el acuerdo más importante para Chile es el *Multilateral Agreement on the Liberalization of International Air Transportation* (MALIAT), que permite servicios aéreos, entre otros países, con Estados Unidos. También el Acuerdo Multilateral de cielos



abiertos para los estados miembros de la CLAC establece cielos abiertos para las nueve libertades del aire, pero algunos Estados han formulado reservas que impiden obtener una mayor liberalización para Chile. Por lo anterior, los acuerdos más efectivos son los bilaterales que permiten actualmente el transporte aéreo entre Chile y el resto de la Región.

En cuanto a las negociaciones, el Decreto de Ley N° 2.564 del año 1979 contiene la política aéreo-comercial de cielos abiertos totales y, por lo tanto, nuestra primera oferta en cada negociación es la apertura de todas las libertades sin restricciones de ninguna especie. Esta política nos ha permitido alcanzar 78 acuerdos de servicios aéreos con distintos grados de liberalización. Desde países con los que hemos acordado hasta la novena libertad hasta los que tienen restricciones activas como Perú y Alemania, donde además de frecuencias limitadas, no hay frecuencias disponibles para operadores nacionales.

Respecto a los criterios para negociar, ello se decide tomando en consideración los siguientes criterios: 1. Países de la región sudamericana; 2. Los intereses de los operadores locales; 3. Los acuerdos de servicios aéreos con restricciones; y 4. Los grandes polos de conectividad de pasajeros o carga, y a partir de este análisis se genera una estrategia de negociación.

La estrategia actual tiene como prioridad a Perú porque cumple cuatro criterios de los mencionados; lo mismo ocurre con Argentina y Colombia. También China, que si bien no está en la región, es un foco importante de conectividad.

En cuanto a los países con acuerdos de servicios aéreos con restricciones activas o cercanas a activarse está Francia, Alemania y Australia, además de Hong Kong, que se está reactivando principalmente por la carga.

SE ACUERDA:

Aprobar la estrategia presentada y considerarla en el plan de recuperación del transporte aéreo.

6. AVANCES PLAN ESTRATÉGICO DEL TRANSPORTE AÉREO

La ministra señala que en sesión N°1901 de 2019 se propuso desarrollar un plan estratégico para el transporte aéreo integrando el transporte aéreo con los demás modos de transporte considerando el rol de la JAC sobre el desarrollo de la industria.

El jefe del Área de Planificación de la JAC explica el desarrollo de la asesoría para confeccionar un Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo. El objetivo es contar con un plan que sienta las bases del desarrollo del transporte aéreo en Chile para el largo plazo, específicamente para los próximos 30 años. Es un instrumento de gestión.

Indica que la OACI elaboró el Plan Estratégico para el Sostenimiento del Transporte Aéreo en la Región Sudamericana 2020-2035, que contó con el compromiso de los Estados Miembros y tiene cuatro pilares fundamentales: conectividad, fortalecimiento institucional, seguridad operacional y medio ambiente. Estos pilares se están incorporando en el plan estratégico.



Las etapas son 1) Recopilación de información y ajuste metodológico, 2) Análisis de equilibrio oferta-demanda, 3) Análisis de otros aspectos del transporte aéreo, y 4) Creación plan maestro del transporte aéreo. Dentro del contenido se contemplan entrevistas a actores del sistema, revisión de fuentes, estimación de demanda, determinación de oferta y modelos de negocios, análisis de equilibrio oferta – demanda y diagnóstico general, diagnóstico de accesibilidad aeroportuaria, análisis de normativas y políticas públicas, impacto de la aviación en el medio ambiente, necesidad de capital humano y tecnologías, brechas para el desarrollo de la aviación, estrategias para potenciar el transporte aéreo, creación de un Plan Maestro del transporte aéreo y la elaboración de informe final.

Los consultores entregaron el primer y segundo informe de avance. El tercero será entregado el 17 de septiembre de 2020. Está pendiente la presentación para asesores y se espera tener el informe final definitivo en el mes de noviembre.

La Ministra sugiere que la Dirección Nacional de Aeropuertos (DAP) comparta el plan maestro del aeropuerto AMB en la próxima sesión de la JAC. La Directora explica que están en la etapa de publicación de bases de licitación y aún no hay avances que presentar.

La Directora de la DAP pide el informe del plan estratégico antes de la próxima sesión del Consejo para poder revisarlo y traer comentarios.

SE ACUERDA:

La Secretaría General de la JAC circulará entre los consejeros el informe de avance del plan estratégico del transporte aéreo para revisión y en sesión de noviembre presentará el informe final.

7. PUBLICACIÓN REAJUSTE CONVENIO DE MONTREAL 1999

El jefe del Departamento Legal de la JAC explica que el Convenio de Montreal de 1999, sobre "Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional", establece indemnizaciones en caso de muerte o lesiones de pasajeros; destrucción, pérdida, avería o retraso del equipaje y/o carga, y retraso en el transporte de personas. De acuerdo con el propio convenio, los límites de responsabilidad se actualizan cada cinco años conforme a un mecanismo de indexación establecido en el mismo convenio.

En el año 2009 se aplicó por primera vez el mecanismo y se reajustaron, mientras que en el 2014 no hubo aumento de indemnización. En 2019 la OACI circuló los nuevos montos de indemnización propuestos. En la sesión N° 1.901 se acordó aprobar los reajustes propuestos por la OACI e informar a ésta. Chile comunicó su conformidad y en el mes de diciembre de 2019 la OACI informó que la mayoría de los países no desaprobó el reajuste y, por lo tanto, quedaron vigentes los nuevos montos.

Explica que si bien se trata de una formalidad es importante para que los tribunales apliquen los nuevos montos reajustados automáticamente. Así tal como lo hacen otros países se dictará un acto administrativo y se publicará el reajuste. La Secretaría redactó una propuesta de resolución exenta para comentarios y, en caso de ser aprobada, se publicará en el Diario Oficial.



La representante del Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales comenta que dicha institución realizó sugerencias, las cuales fueron acogidas y están de acuerdo con el texto propuesto.

SE ACUERDA:

La Secretaría General de la JAC dictará la Resolución Exenta de reajuste de los montos del Convenio de Montreal de 1999, sobre "Unificación de ciertas reglas para el Transporte Aéreo Internacional y posteriormente encargará su publicación en el Diario Oficial.

8. VARIOS

El Secretario General indica que la próxima sesión de la JAC será la primera quincena de octubre.

El señor Alexis Michea, miembro de la JAC, comenta que se sigue avanzando en la comunidad logística portuaria en el aeropuerto AMB y espera tener resultados en octubre, los cuales propone exponer en próximas sesiones.

La Directora de la DAP reitera que plan maestro está en etapa de licitación y que por ahora no hay consultor.

El Director General de Aeronáutica Civil recalca la importancia del procedimiento de condonación de intereses. El Secretario General indica que se pondrá al tanto a los demás consejeros con minuta explicativa para aprobar lo más pronto posible.

La representante del Subsecretario de Relaciones Económicas Internacionales solicita apoyo para la tramitación de acuerdos de servicios aéreos que se encuentran pendientes en SEGPRES. El Secretario General de la JAC indica que se informará de los acuerdos pendientes de ratificación en la próxima sesión.

No habiendo asuntos adicionales a discutir, y siendo las 16:00 se pone fin a la sesión.

